

Lagrådsremiss

Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 4 februari 2010

Åsa Torstensson

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att sjömän på fartyg i inre fart inte längre ska omfattas av rätten till lön vid arbetsoförmåga på grund av sjukdom eller skada enligt sjömanslagen (1973:282). Vid sådan arbetsoförmåga gäller för dessa sjömän i stället rätt till ersättning enligt lagen (1991:1047) om sjuklön och socialförsäkringsbalken, dvs. samma regler som gäller för landanställda. För sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart, dvs. huvudsakligen i när- och fjärrfart, föreslås att rätten till lön behålls så länge sjömännen är ombord. För annan tid införs i stället rätt till ersättning enligt lagen om sjuklön och socialförsäkringsbalken. För dessa sjömän införs dock inte någon karensdag.

Vidare föreslås ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att personal som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen ska kunna vara anställda även av någon annan än redaren eller ägaren till fartyget. Lagändringen underlättar bl.a. användningen av bemanningsföretag för bemanning av fartygen.

Förslaget om ändrade ersättningsregler vid sjukdom föreslås träda i kraft den 1 februari 2011. Förslaget om ändrade anställningsregler föreslås träda i kraft den 1 juli 2010.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	4
2	Författningsförslag.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken	7
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön.....	9
2.4	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	10
3	Ärendet och dess beredning.....	11
4	Ändrade regler om sjömäns ersättning vid sjukdom.....	11
4.1	Nuvarande regler.....	11
4.1.1	Sjuklön	11
4.1.2	Sjukpenning m.m.	12
4.1.3	Sjömäns ersättning vid sjukdom eller skada	12
4.1.4	Arbetsgivarens rätt till ersättning	14
4.2	Internationella konventioner på området.....	14
4.2.1	ILO-konvention nr 165	15
4.2.2	Sjöarbetskonventionen	16
4.2.3	Kan en ansluten stat sänka sin ambitionsnivå?	17
4.3	Förslag	18
4.3.1	Anpassning av sjömännens rätt till lön vid sjukdom eller skada till den allmänna sjukförsäkringens regler.....	18
4.3.2	Inre fart.....	23
4.3.3	Övrig fart.....	23
4.3.4	Sammanfattning	25
5	Ökade möjligheter att hyra in personal.....	27
6	Ikraftträdande.....	30
7	Konsekvenser.....	31
7.1	Ändrade regler om sjömäns ersättning vid sjukdom	31
7.2	Ökade möjligheter att hyra in personal	33
8	Författningskommentar.....	34
8.1	Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	34
8.2	Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.....	34
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön.....	35
8.4	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	35

Bilaga 1	Departementspromemorians författningsförslag.....	36
Bilaga 2	Remissinstanserna avseende departementspromemorian.....	40
Bilaga 3	Näringsdepartementets promemorias författningsförslag.....	41
Bilaga 4	Remissinstanserna avseende Näringsdepartementets promemoria.....	42

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
2. lag om ändring i socialförsäkringsbalken,
3. lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön, och
4. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs att 34 och 35 §§ sjömanslagen (1973:282) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

34 §

När sjöman har befattning på fartyg utgår lön, även om han är arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada.

Till en sjöman som har befattning på ett fartyg som inte uteslutande går i inre fart betalas lön ut även om han eller hon är arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada. Lön betalas dock endast ut så länge sjömannen är ombord.

Har sjöman sjukdom eller skada, när han lämnar befattning på fartyg, utgår lön för sådan tid därefter under vilken han är arbetsförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen under högst 60 dagar, om befattningen avsåg utrikes fart, eller högst 30 dagar, om befattningen avsåg inrikes fart. Blir sjöman under väntetid arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada, har han rätt till lön under den tid han är arbetsförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsförmögen under högst 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg i utrikes fart, och i annat fall under högst 30 dagar.

Med inre fart avses detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).

35 §¹

Sjöman har ej rätt till lön enligt 34 §, om han är arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada, som han förteg vid anställningsavtalets ingående eller som han, utom såvitt angår könssjukdom,

En sjöman har inte rätt till lön enligt 34 §, om han eller hon är arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada, som han eller hon inte informerade om vid anställningsavtalets ingående eller

¹ Ändringen innebär att tredje stycket upphävs.

därefter har ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande.

Rätt till lön enligt 34 § föreligger ej heller om sjömannens anställningsavtal sagts upp på grund av förhållande som avses i 18 § första stycket 1, 3, 4, 5 eller 6. Detsamma gäller om avtalet sagts upp på grund av förhållande som avses i 18 § första stycket 2 och sjömannen saknat giltig ursäkt för sin utevaro.

Sjömannen har ej rätt till lön enligt 34 § andra stycket under tid, när han erhåller lön från annan arbetsgivare.

som han *eller hon*, utom när det gäller könssjukdom, därefter har ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande.

En sjöman har inte heller rätt till lön enligt 34 § om sjömannens anställningsavtal sagts upp på grund av sådant förhållande som avses i 18 § första stycket 1, 3, 4, 5 eller 6. Detsamma gäller om avtalet sagts upp på grund av sådant förhållande som avses i 18 § första stycket 2 och sjömannen saknat giltig ursäkt för sin frånvaro.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2011.

2.2 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs att i fråga om socialförsäkringsbalken dels att 27 kap. 22 och 26 §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny bestämmelse, 27 kap. 28 a §, av följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2008/09:200 Föreslagen lydelse

27 kap.

22 §

Om den försäkrade inom ramtiden redan har fått sjukpenning för 364 dagar på normalnivån, kan sjukpenning lämnas enligt bestämmelserna i 24 §. Vid beräkningen av antalet dagar med sjukpenning på normalnivån anses som sådana dagar även dagar med

1. sjukpenning på fortsättningsnivån,
2. ersättning för merutgifter enligt 5 §, och
3. rehabiliteringsersättning enligt 31 kap. 3 §.

Som dagar med sjukpenning på normalnivån räknas vidare tretton dagar under *sådan sjuklöneperiod* som avses i 26 § andra stycket. Som dagar med sjukpenning på normalnivån räknas vidare tretton dagar under *sådana perioder* som avses i 26 § andra stycket.

26 §

Som sjukperiod anses tid då en försäkrad

1. i oavbruten följd lider av sjukdom som avses i 2 §,
2. har rätt till sjukpenning enligt 6 §, eller
3. har rätt till rehabiliteringsersättning enligt 31 kap. 2 och 3 §§.

Om rätt till sjukpenning för den försäkrade uppkommer i omedelbar anslutning till en sjuklöneperiod enligt lagen (1991:1047) om sjuklön, ska sjukperioden anses omfatta också *sjuklöneperioden*.

Om rätt till sjukpenning för den försäkrade uppkommer i omedelbar anslutning till *en period med lön enligt 34 § sjömanslagen (1973:282)*, en sjuklöneperiod enligt lagen (1991:1047) om sjuklön *eller en period när en arbetsgivare för sjömän som avses i sjömanslagen har betalat ut lön vid sjukdom med stöd av sådant kollektivavtal som avses i 56 §*, ska sjukperioden enligt denna lag anses omfatta också *sådana perioder*.

28 a §

Till en sjöman på fartyg som inte uteslutande går i inre fart lämnas sjukpenning även för dag som avses i 27 §.

*Med inre fart avses detsamma
som i 64 kap. 6 § inkomstskatte-
lagen (1999:1229).*

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2011.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön

Härigenom föreskrivs att 4 och 15 §§ lagen (1991:1047) om sjuklön ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Sjuklön *utges* vid sjukdom som sätter ned arbetsförmågan. Med sjukdom jämställs ett tillstånd av nedsatt arbetsförmåga som orsakats av sjukdom för vilken *utgetts* sjuklön enligt denna lag eller sjukpenning enligt *lagen (1962:381) om allmän försäkring, lagen (1976:380) om arbets-skadeförsäkring, lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd* eller motsvarande äldre lagstiftning och som fortfarande kvarstår efter det att sjukdomen upphört.

Vid bedömning av om och i vilken utsträckning arbetsförmågan är nedsatt *skall* särskilt beaktas om arbetstagaren på grund av sjukdomen är helt eller delvis förhindrad att utföra sitt vanliga eller därmed jämförligt arbete.

Föreslagen lydelse

4 §

Sjuklön *betalas ut* vid sjukdom som sätter ned arbetsförmågan. Med sjukdom jämställs ett tillstånd av nedsatt arbetsförmåga som orsakats av sjukdom för vilken sjuklön *betalats ut* enligt denna lag, *lön enligt 34 § sjömanslagen (1973:282)* eller sjukpenning enligt *socialförsäkringsbalken* eller motsvarande äldre lagstiftning och som fortfarande kvarstår efter det att sjukdomen upphört.

Vid bedömning av om och i vilken utsträckning arbetsförmågan är nedsatt *ska det* särskilt beaktas om arbetstagaren på grund av sjukdomen är helt eller delvis förhindrad att utföra sitt vanliga eller därmed jämförligt arbete.

15 §¹

Om ett beslut enligt 13 § första stycket 1 eller andra stycket första meningen gäller för arbetsgivaren utges sjuklön till arbetstagaren även för dag som avses i 6 § första stycket 1.

Till en sjöman på fartyg som inte uteslutande går i inre fart betalas sjuklön ut även för dag som avses i 6 § första stycket 1.

Med inre fart avses detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2011.

¹ Senaste lydelse 2009:1048.

2.4 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

4 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. fartygs bemanning,
2. syn- och hörselkraven enligt 2 kap. 5 § samt hälsoundersökning och läkarintyg som avser dessa krav,
3. att säkerhetsbesättning *skall* fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §,
4. anteckning av beslut enligt 3 kap. 14 § och underrättelser om sådana beslut,
5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter) för fartyg som inte *skall* ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §, *samt*
6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och för andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg.

3. att säkerhetsbesättning *ska* fastställas även för andra fartyg än sådana som avses i 3 kap. 10 §,
5. krav i fråga om den bemanning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter) för fartyg som inte *ska* ha säkerhetsbesättning enligt 3 kap. 10 §,
6. behörighet att föra fartyg eller att ha befattning på fartyg samt avgifter till staten för utfärdande av behörighetsbevis och för andra beslut som avser rätt att föra fartyg eller tjänstgöra på fartyg, *samt*
7. *undantag från kravet i 3 kap. 16 § att fartygets redare eller ägare ska anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däcks- eller maskinpersonalen.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också i särskilda fall fastställa säkerhetsbesättning eller meddela bemanningsföreskrifter för andra fartyg än de som avses i 3 kap. 10 § första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.

3 Ärendet och dess beredning

Ändrade regler för sjömäns ersättning vid sjukdom

Under år 2003 och 2005 inkom skrivelser till Socialdepartementet i vilka det begärdes att det nuvarande regelsystemet för sjömäns ersättning vid sjukdom skulle utredas (dnr S2003/4380/SF och S2005/7146/SF).

Under hösten 2009 utarbetades i Näringsdepartementet, i samarbete med Socialdepartementet, departementspromemorian Sjömäns ersättning vid sjukdom (Ds 2008:79), som ligger till grund för förslagen i denna lagrådsremiss. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2* och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2008/7281/RS).

Ökade möjligheter att hyra in personal

Under hösten 2009 utarbetades i Näringsdepartementet promemorian Förslag till ändring av fartygssäkerhetslagens bestämmelser om inhyrd personal (N2009/7742/TE), som ligger till grund för förslagen i denna lagrådsremiss. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4* och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (N2009/7742/TR).

4 Ändrade regler om sjömäns ersättning vid sjukdom

4.1 Nuvarande regler

En sjöman som blir sjuk har rätt till ersättning enligt ett annat system än det som i allmänhet gäller. En kortare redogörelse lämnas därför först över det allmänna systemet för ersättning till följd av sjukdom, varefter beskrivs regleringen av sjömannens rätt till ersättning vid sjukdom och skada.

4.1.1 Sjuklön

Enligt lagen (1991:1047) om sjuklön, förkortad SjLL, har en arbetstagare rätt att vid sjukdom behålla lön och andra anställningsförmåner (sjuklön). Sjuklön utges inte för den första dagen, dvs. den första sjukdagen är en karensdag. Karensdagen och de följande 13 dagarna utgör sjuklöneperiod. Sjuklönen utgör 80 procent av anställningsförmånerna. Arbetsgivaren är skyldig att betala sjuklön under sjuklöneperioden (förutom för den första dagen). Från och med den sjunde dagen är arbetsgivaren dock som huvudregel skyldig att betala sjuklön endast om arbetstagaren styrker nedsättningen av arbetsförmågan genom intyg av läkare eller

tandläkare. Att notera är att det i SjLL anges att lagen inte inskränker den rätt till sjuklön som kan finnas enligt någon annan lag.

4.1.2 Sjukpenning m.m.

Efter den sjuklöneperiod då arbetsgivaren enligt SjLL svarar för sjuklön har den försäkrade enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, förkortad AFL, rätt till sjukpenning från Försäkringskassan.

För att underlätta återgången till arbete i anslutning till ett sjukdomsfall kan den försäkrade i stället för sjukpenning få skälig ersättning från försäkringen för sina merutgifter för resor till och från arbetet.

Sjukpenningens storlek beror på den försäkrades sjukpenninggrundande inkomst, som motsvarar den förvärvsinkomst som den försäkrade kan antas ha under det närmaste året, multiplicerad med 0,97. Hel sjukpenning motsvarar som regel 80 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten under det första året av en sjukperiod. Därefter är ersättningsnivån 75 procent under de kommande 550 dagarna i sjukperioden. För den som tidigare inte fått sjuklön gäller att sjukpenning inte utges för den första dagen i sjukperioden (karensdag).

Utöver sjukpenningen kan kompletterande ersättningar utges i form av t.ex. kollektivavtalade försäkringar.

För att över huvud taget ha rätt till sjukpenning måste den sjukpenninggrundande inkomsten uppgå till minst 10 200 kr per år (år 2010). För sjukpenningen finns också ett inkomsttak. Detta innebär att när den sjukpenninggrundande inkomsten ska fastställas räknas inte årsinkomster med som överstiger 7,5 prisbasbelopp (318 000 kr år 2010).

Regeringen har i propositionen Socialförsäkringsbalk (prop. 2008/09:200) lämnat förslag till socialförsäkringsbalk. Balken föreslås ersätta bl.a. AFL och träda i kraft den 1 januari 2011. Socialförsäkringsbalken innebär inte någon förändring i sak av nu berörda bestämmelser i AFL.

4.1.3 Sjömäns ersättning vid sjukdom eller skada

Bestämmelserna om sjömäns rätt till ersättning vid sjukdom eller skada återfinns i sjömanslagen (1973:282) och utgör således en specialreglering i förhållande till SjLL och AFL.

Sjömannen har enligt 34 § sjömanslagen rätt till lön vid sjukdom eller skada i tre situationer: 1) under tid när han har befattning på fartyget, 2) viss tid efter det att han lämnat befattning på fartyget samt 3) under väntetid.

Lön vid sjukdom eller skada under tid med befattning på fartyg

När en sjöman har befattning på fartyg utgår enligt 34 § första stycket sjömanslagen lön, även om han är arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada. (Med befattning på fartyg avses enligt 3 § sådan befattning ombord som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål.)

Bestämmelsen innebär dels att lönen utgår från den första dagen, dvs. någon karensdag föreligger inte, dels att någon minskning av lönen inte ska ske.

Lön vid sjukdom eller skada när sjömannen lämnat befattning på fartyg

Om en sjöman har en sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg, utgår enligt 34 § andra stycket sjömanslagen lön för sådan tid därefter under vilken sjömannen är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen under högst 60 dagar, om befattningen avsåg utrikesfart, eller högst 30 dagar, om befattningen avsåg inrikes fart. Det kan nämnas att en sjöman som lämnat sin befattning på fartyget inte förlorar sin anställning i rederiet.

Lön vid sjukdom eller skada under väntetid

Blir en sjöman arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada under väntetid, har han enligt 34 § andra stycket sjömanslagen rätt till lön under den tid han är arbetsoförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under högst 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg i utrikes fart, och i annat fall under högst 30 dagar.

Med väntetid avses enligt 3 § sjömanslagen sådan del av anställningstiden under vilken sjömannen inte har befattning på fartyg men utför arbete för arbetsgivarens räkning eller står till dennes förfogande för att utföra arbete eller i form av fritid åtnjuter vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete. För sjöman gäller nämligen enligt kollektivavtal att arbetstid utöver ordinarie arbetstid, samt i förekommande fall OB-ersättning, kompenseras genom intjänande av vederlag som läggs ut som ledig tid i land. Rätten till vederlag innebär generellt att en dags arbete till sjöss genererar en dags ledighet i land. Intjänandet av vederlag kan dock variera beroende på vilket kollektivavtal sjömannen omfattas av. För den som är sjuk under vederlagsledighet, alltså när han eller hon är i land, dras inget vederlag av utan sjukdagen betraktas som en s.k. ”nolldag”. Under sjukdom ombord intjänas ingen rätt till vederlag.

Lön under sjukdom enligt kollektivavtal samt övergång till sjukpenning

Bestämmelsen i 34 § sjömanslagen är enligt förarbetena till lagen dispositiv såtillvida att det är tillåtet att avtala om utvidgade förmåner för arbetstagaren (jfr prop. 1973:40 s. 162). Enligt de gällande kollektivavtalen på området har arbetstagarna en rätt till lön under sjukdom i upp till 150 dagar, beroende på hur länge de varit anställda i rederiet.

När tidsgränsen uppnåtts för lön från redaren, dvs. när den s.k. redarskyddade tiden är slut, får sjömannen därefter sjukpenning från Försäkringskassan enligt de allmänna reglerna som beskrivits ovan.

Undantag från rätt till lön vid sjukdom eller skada

Från bestämmelserna om rätt till lön under sjukdom eller skada görs i 35 § sjömanslagen undantag bl.a. om sjömannen förtigit sin arbetsförmögenhet när anställningsavtalet ingicks eller om anställningsavtalet sagts upp på grund av vissa i lagen angivna förhållanden.

4.1.4 Arbetsgivarens rätt till ersättning

Den lön som arbetsgivaren har gett ut under sjömannens sjukdom har arbetsgivaren möjlighet att delvis få ersättning för. Av 3 kap. 16 § AFL framgår att en arbetsgivare får uppbära arbetstagarens sjukpenning till den del den inte överstiger den utbetalda lönen. Av 3 kap. 16 a § samma lag föreskrivs att regeringen får föreskriva att ersättning som en arbetsgivare för sjömän som avses i sjömanslagen (1973:282) har rätt till enligt 16 § ska utges för varje dag och med viss procent av utbetald lön och andra kostnader som arbetsgivaren haft för den anställda.

I förordningen (1982:842) om vissa sjukförsäkringsersättningar för sjömän finns närmare bestämmelser om den ersättning som arbetsgivaren har rätt till. Ersättningen ska utges med en viss procent av arbetsgivarens kostnader och ska beräknas på den lön arbetsgivaren betalat till den anställda under sjukdomstiden och de kostnader som arbetsgivaren haft för kost och logi för den anställda under denna tid. Vid beräkning av ersättningen ska dock bortses från lön och kostnader som för dag räknat tillsammans överstiger sju och en halv gånger det prisbasbelopp som avses i 1 kap. 6 § AFL, delat med 365.

Under tid för vilken en anställd har lön eller annan ersättning enligt sjömanslagen ska ersättning till arbetsgivaren lämnas med 30 procent av den lön och de kostnader som avser de första 14 dagarna i en sjukperiod och 90 procent av den lön och de kostnader som avser tiden därefter.

Under den tid för vilken en anställd har lön eller annan ersättning enligt ett kollektivavtal ska ersättning lämnas med 80 procent av lönen och kostnaderna. Ersättningen ska dock reduceras med den del av lönen som överstiger 90 procent av lönen i arbete.

4.2 Internationella konventioner på området

Utformningen av systemet för ersättning till sjömän vid sjukdom och skada återspeglar ett historiskt system inom sjöfarten som har manifesterats i flera internationella konventioner.

Internationella arbetsorganisationen (ILO), som Sverige är medlem i, är ett av Förenta nationernas fackorgan, med ändamålet att främja social rättvisa, förbättra arbetsförhållanden och levnadsstandard och främja ekonomisk och social stabilitet genom internationella åtgärder. Inom ILO har ett stort antal konventioner om sjömäns arbetsvillkor antagits. I detta avsnitt ska kort redogöras för ett par av de konventioner som är relevanta i detta sammanhang.

4.2.1 ILO-konvention nr 165

Konventionen (nr 165) om social trygghet för sjömän innehåller bl.a. bestämmelser om sjömännens rätt till lön under sjukdom. Sverige röstade för konventionen när den antogs men har inte ratificerat den. Det finns dock anledning att redogöra för några av de slutsatser som den s.k. sjömanslagsutredningen drog när det gällde Sveriges eventuella ratificering av konventionen.

1990 års sjömanslagsutredning hade i uppgift att lägga fram ett underlag för ett ställningstagande till ett svenskt tillträde till bl.a. ILO-konventionen nr 165. I betänkandet En ny sjömanslagstiftning (SOU 1991:103) lämnades förslag till de författningsändringar som skulle undanröja hinder för Sverige att tillträda konventionen.

Utredningen hade bl.a. i uppdrag att överväga om sjömän fortfarande ska ha full kompensation för inkomstbortfall vid sjukdom, när andra försäkrade får vidkännas en ökad självrisk inom sjukpenningförsäkringen. Kompensationsnivån enligt den allmänna försäkringen sänktes fr.o.m. den 1 mars 1991. Utredningen anförde bl.a. att det historiskt sett inte finns ett sådant samband mellan sjömanslagen och sjukförsäkringslagstiftningen att en inskränkning i AFL:s förmåner i sig behöver leda till inskränkningar i sjömanslagens sjuklönerregler. Vid sjömanslagens tillkomst var skillnaden enligt utredningen i förhållande till övriga arbetstagares sjukförmåner avsevärt större än i dag. Detsamma gällde följaktligen belastningen på redarna i förhållande till andra arbetsgivare. För denna ståndpunkt talade enligt utredningen även att lagen (1947:1) om allmän sjukförsäkring och AFL vid deras tillkomst inte avsåg att inkräkta på sjömanslagens förmåner, utan i stället utgöra komplement till sjömanslagens grundskydd.

Enligt utredningen hade dock det ursprungliga oberoendet rubbats genom olika åtgärder. En samordning mellan sjömanslagen och AFL hade genom denna successiva utveckling kommit till stånd. För övrigt hade också enligt utredningen skillnaden mellan sjömännens arbetsförhållanden – även i utrikes fart – och andra arbetstagares förhållanden minskat.

Efter att ha granskat olika konventioner på området drog utredningen slutsatsen att en sänkning av kompensationsgraden för sjömännens inkomstbortfall vid sjukdom och skada kommer att strida mot ILO-konventionen nr 165 såvitt gäller de första 14 dagarna av ett sjukdomsfall för en sjöman med befattning i utrikes fart. Om Sverige skulle kunna ratificera konventionen även efter det att lag (1991:1047) om sjuklön trätt i kraft krävs enligt utredningen att sjömannen i utrikes fart ges full kompensation för inkomstbortfallet under dessa 14 dagar. För tiden därefter när sjömännens är berättigade till kontantförmåner enligt AFL torde konventionen enligt utredningen dock inte utgöra hinder för en sänkt kompensationsgrad.

Utredningens förslag ledde dock som redan nämnts inte till att konventionen ratificerades och inte heller till någon ny lagstiftning. Någon bundenhet till konventionens bestämmelser finns således inte. Att även andra länder än Sverige har haft problem med konventionens innehåll framgår bl.a. av att endast tre länder har ratificerat konventionen.

Konventionen nr 165 är en av de många konventioner som kommer att revideras när 2006 års sjöarbetskonvention träder i kraft, se nedan. Även om det i dag inte kan sägas om och i så fall när Sverige kommer att kunna ratificera sjöarbetskonventionen framstår det ändå som lämpligt att göra en jämförelse med och så långt det är möjligt anpassa de föreslagna ändringarna till sjöarbetskonventionen. En eventuell framtida ratificering av sjöarbetskonventionen skulle annars kunna försvåras.

4.2.2 Sjöarbetskonventionen

I februari 2006 antogs den s.k. sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention – MLC). Sjöarbetskonventionen är huvudsakligen en kodifiering av nästan samtliga gällande ILO-konventioner och rekommendationer på sjöfartsområdet, däribland konventionen nr 165.

Sjöarbetskonventionen gäller inte fartyg i vad som kan kallas inre fart, jfr artikel II (i): “The term .. ship means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply.”. Anledningen till detta uppges vara att bara en del av de konventioner som nu ersätts av sjöarbetskonventionen också gällde i inre fart och att man därför valde en enhetlig regel om att i den nya konventionen undanta fartyg i inre fart från konventionens tillämpning.

Konventionen träder i kraft 12 månader efter att 30 stater med totalt 33 procent av världstonnage har ratificerat konventionen. För närvarande (per den 1 februari 2010) har sex länder ratificerat konventionen.

ILO-kommittén har förespråkat att Sverige ratificerar konventionen. Vidare lämnade den s.k. MLC-utredningen den 21 december 2009 sitt betänkande Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95), i vilken utredaren dels anser att Sverige bör ratificera konventionen, dels redovisar de författningsändringar som en ratifikation borde föranleda.

Frågan om Sveriges ratificering av sjöarbetskonventionen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Sjöarbetskonventionens regler om sjuklön

Regel 4.2 – Redarens ersättningsansvar

Syfte: att säkerställa att sjömän är skyddade mot ekonomiska konsekvenser till följd av sjukdom, skada eller dödsfall i anknytning till anställning

----- Standard A4.2 – Redarens ersättningsansvar -----

3. När sjukdom eller skada resulterar i arbetsoförmåga ska redaren ansvara för:

(a) utbetalning av full lön så länge de skadade eller sjuka sjömännen är ombord eller till dess att de har blivit hemsända i enlighet med denna konvention; och

(b) utbetalning av lön helt eller delvis i enlighet med föreskrivna nationella lagar eller regler eller enligt gällande kollektivavtal från den tidpunkt sjömännen blivit hemsända eller satta i land till dess att de tillfrisknat eller, om

tidigare, till dess att de är berättigade till ersättning från och i enlighet med den berörda medlemsstatens lagstiftning.

4. Nationella lagar eller regler kan begränsa redarens ansvar att betala lön helt eller delvis för sjöman som inte längre är ombord till en period som inte får understiga 16 veckor från det datum skadan eller sjukdomen uppstod.

Bestämmelserna innebär att redarens ansvar att utbetala lön vid sjukdom i vissa fall kan inskränkas genom nationell lagstiftning om obligatorisk sjukförsäkring. Detta innebär dock inte att parterna på arbetsmarknaden är förhindrade att avtala om andra nivåer på ersättningen.

Det bör nämnas att ett av de problem som Sjömanslagsutredningen ställdes inför när det gällde frågan om att anpassa den svenska lagstiftningen till konventionen nr 165 var att den konventionen innehåller bestämmelser som innebär att det fastslås vissa miniminivåer på de kontantersättningar som en sjöman ska ha rätt till. Några sådana miniminivåer har inte överförts till sjöarbetskonventionen.

EU och sjöarbetskonventionen

I EU har rådet beslutat att bemyndiga medlemsstaterna att i de delar som faller under gemenskapens behörighet ratificera konventionen. I övriga delar ska medlemsstaterna enligt rådsbeslutet eftersträva att ratificera konventionen så snart som möjligt, helst före den 31 december 2010.

Det bör också nämnas att i december 2008 antogs rådets direktiv 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG. Genom förslaget införs stora delar av sjöarbetskonventionen i unionen, däribland bestämmelserna om sjömännens rätt till lön vid sjukdom från redaren. Direktivet träder i kraft den dag som sjöarbetskonventionen träder i kraft.

4.2.3 Kan en ansluten stat sänka sin ambitionsnivå?

Enligt artikel 19.8 i ILO:s stadga ska antagandet av en ny konvention eller rekommendation eller ett medlemslands ratifikation av en konvention inte i något fall anses påverka någon lag etc. som tillerkänner berörda arbetstagare mer gynnsamma villkor än de som föreskrivs i konventionen eller rekommendationen. Denna artikel har tolkats som att en lägre standard i ett ILO-instrument jämfört med en stats lagstiftning inte får tas till intäkt för försämringar i statens lagstiftning (jfr slutsatserna av svensk expertis i betänkandet Valfärdsverksamhet för sjömän, SOU 2005:11, bilaga 4, s. 228).

Ett exempel på effekterna av denna princip åskådliggörs av Sjömansserviceutredningens slutsatser, redovisade i det redan nämnda betänkandet (SOU 2005:11). Sjömansserviceutredningen hade i uppdrag att se över svensk sjömansservice mot bakgrund av ILO:s konvention nr 163 om sjömans välfärd till sjöss och i hamn. Sverige ratificerade konventionen år 1990. Av den analys som utredningen gjorde framgår i korthet följande (a.a. s. 103–104). Konvention nr 163 är – liksom

konvention nr 165 – en ”främjandekonvention”, som oftast anger allmänt formulerade mål och sällan mer preciserade krav. Det innebär att de anslutna länderna kan uppfylla konventionens krav på olika sätt och med skilda nivåer i sina respektive lagstiftningar. Analysen visar emellertid också att den nivå en stat har vid ratifikationstillfället också är den nivå staten åtar sig att sedan i stort sett bibehålla. Skulle staten vid en senare tidpunkt göra bedömningen att man har lagt sig på en för hög nivå i förhållande till konventionens krav är alternativet att säga upp konventionen, inte att sänka nivån.

Syftet med den aktuella stadgebestämmelsen kan dock inte tolkas som att varje försämring av villkoren för arbetstagaren är otillåtna efter att en konvention antagits. Skälen för en förändring av regelverket i förevarande fall (som redovisas i avsnitt 4.3) är inte orsakade eller uppkomna till följd av antagandet av sjöarbetskonventionen. Problemen som påpekats av Försäkringskassan (se avsnitt 4.3.1 s. 22) har funnits en lång tid och påpekades för regeringen innan konventionen antogs. ILO-stadgan kan därför inte anses hindra en förändring av regelverket.

4.3 Förslag

4.3.1 Anpassning av sjömännens rätt till lön vid sjukdom eller skada till den allmänna sjukförsäkringens regler

Regeringens förslag: Sjömän på fartyg som uteslutande går i inre fart ska inte längre omfattas av den nuvarande rätten till lön vid sjukdom eller skada enligt sjömanslagen (1973:282). Ersättning till denna personkategori ska i stället lämnas enligt lagen (1991:1047) om sjuklön och reglerna om sjukpenning i socialförsäkringsbalken.

För sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart ska rätten till lön vid sjukdom eller skada enligt sjömanslagen fortsätta att gälla så länge de befinner sig ombord. Därefter ska de i stället ha rätt till ersättning enligt lagen om sjuklön och till sjukpenning enligt socialförsäkringsbalken, med undantaget att någon karensdag inte ska gälla.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Promemorians förslag innebär att rätten till full lön för sjömän på fartyg i närfart skulle gälla endast under 14 dagar ombord medan rätten till full lön för sjömän på fartyg i fjärrfart skulle gälla all tid ombord. Av promemorian följer vidare att sjömän på fartyg i när- och fjärrfart ska omfattas av karensdagen i lagen (1991:1047) om sjuklön.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget. Särskilt *SWEREF Skärgårdsredarna* och *Almega Tjänsteföretagen* välkomnar förslaget. *SEKO Sjöfolk*, *Sveriges Fartygsbefälsförening* och *Sjöbefälsförbundet* är mycket kritiska. *Sveriges Redareförening*, *Sjöfartens Arbetsgivarförbund (SARF)*, *Svenskt Näringsliv*, *SWEREF Skärgårdsredarna* och *Almega Tjänsteföretagen* kräver dock att arbetsgivarens rätt att få ersättning från Försäkringskassan för sina kostnader för sjömännens ersättning vid sjukdom eller skada behålls för att förslaget ska vara acceptabelt. Många remissinstanser anser att de s.k. TAP-avtalen (tillfälligt anställd personal)

som reglerar möjligheten för arbetsgivarna att delvis bemanna fartygen med sjömän från tredjeland, kräver en särreglering. *Kammarrätten i Göteborg* ifrågasätter om det är förenligt med sjöarbetskonventionen att införa karensdag samt föreslår en följdändring i lagen (1991:1047) om sjuklön. *Försäkringskassan* tillstyrker förslaget men önskar vissa förtydliganden. Vidare kan enligt kassan förslaget leda till ökad administration för såväl myndigheten som arbetsgivarna. *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet* anser att en så omvälvande ändring av sjuklönefrågan bör motiveras grundligare. Institutet ställer sig också tveksamt till om sjöarbetskonventionen tillåter den föreslagna skillnaden mellan närfart och fjärrfart. Institutet föreslår vidare att man kan avskaffa den gällande ordningen till svenska fartyg i skyddade vatten såväl där dessa gränsar till Sverige som där svenska fartyg eljest seglar i skyddade vatten utomlands. Institutet framför vidare vissa funderingar angående hur anpassningen av reglerna passar in på utlandsboende sjömän anställda på svenska fartyg. *ILO-kommittén* uppger att de föreslagna ändringarna inte bedöms strida mot ILO:s stadga, men anser att det bör utredas om förslaget kan komma att missgynna kvinnliga sjömän i större utsträckning än kvinnliga arbetstagare i övrigt och i så fall beakta om förslaget kan komma i strid med ILO:s konvention nr 111 om diskriminering. SEKO Sjöfolk, Sveriges Fartygsbefälsförening och Sjöbefälsförbundet (*förbunden*) anför följande. Man bör inte jämföra ersättningsarna vid sjukdom med vad som gäller för svenska landanställda, utan med vad som gäller för sjömän under andra nationers flaggor. Alla jämförbara länder garanterar sjöfolket full lön under sjukdomstiden utan karensdag. Att försämra de svenska reglerna en kort tid innan den faktiska ratifikationen av sjöarbetskonventionen äger rum, torde enligt förbunden vidare strida mot både andan och bokstaven i ILO:s regelverk. De aktuella problemen regleras bäst avtalsvägen. För svenskt sjöfolk kommer effekterna av förslaget att bli mycket kännbara. Förslaget sätter TAP-avtalen i fara. Förbunden ifrågasätter vidare påståendet att sjöarbetskonventionen inte gäller för fartyg i inre fart. Förslaget förbiser hur sjömanslagens bestämmelser om rätten för befälhavaren att skilja sjömannen från befattningen vid sjukdom ska ställas i relation till rätten till sjukpenning enligt socialförsäkrings-systemet. Förbunden pekar vidare på att skyldigheten för sjömannen att underkasta sig läkarundersökning inte föreslås tas bort, trots att bestämmelsen torde fylla en funktion när arbetsgivaren betalar full sjuklön. Förbunden ifrågasätter slutligen om förslaget inte inskränker den fria förhandlingsrätten.

Skälen för regeringens förslag

Sjöfartens och sjömannens särskilda behov har minskat

De nuvarande reglerna om sjömannens rätt till ersättning vid sjukdom och skada stammar från en tid då skillnaden mellan sjömannens och den övriga arbetsmarknadens arbetsförhållanden var mycket större än i dag, och det fanns ett behov av ett särskilt rättsligt och socialt skydd i olika avseenden. Den första regleringen av sjömannens ersättning för inkomstbortfall vid sjukdom uppkom innan 1947 års lag om allmän sjukför-

säkring antogs. Även om det historiskt sett inte fanns något samband mellan sjömanslagen och sjukförsäkringslagstiftningen har med åren det ursprungliga oberoendet mellan regelverken rubbats, bl.a. genom den redan nämnda rätten för redare att erhålla ersättning, men också genom ökade sociala avgifter som ålagts redarna, jfr redogörelsen av sjömanslagsutredningen i SOU 1991:103, s. 117 och 118. Det är i dag svårt att motivera att sjömännen ska ha en sådan väsentligen avvikande reglering för kompensation av inkomstbortfall vid sjukdom och skada jämfört med anställda på den övriga arbetsmarknaden som deltar i finansieringen av ersättningssystemet genom en självrisk i form av karensdag och reducerad ersättningsnivå. De arbetsförhållanden som legat till grund för sjömännens särskilt reglerade rätt skiljer sig i dag i många fall knappast från många arbeten i land. Även inom landbaserade yrken förekommer t.ex. långa perioder med arbete och övernattnings på orter långt från hemmet. Det finns i dag, till skillnad från när de ursprungliga reglerna om ersättning vid sjukdom för sjömän infördes, också ett fullgott ersättningssystem som bör kunna användas även för sjömännen.

De sjöfackliga förbunden har dock ansett att jämförelsen inte i första hand ska göras med landanställda, utan med sjömän som arbetar på fartyg registrerade i andra länder. Regeringen anser emellertid att förslaget delvis tillgodoser denna synpunkt eftersom förslaget som redovisas nedan följer sjöarbetskonventionens krav. Framför allt är en jämförelse med de landanställdas arbetsvillkor för anställda relevant inom skärgårdstrafiken och annan s.k. inre fart, vilket *SWEREF* också särskilt understryker.

Förhållandet till den allmänna sjukförsäkringen bör ses över

Inom den allmänna sjukförsäkringen har det samtidigt under de senaste decennierna skett en utveckling för att minska sjukfrånvaron bl.a. genom att förebygga missbruk mot sjukförsäkringen och främja återgång i arbete. Reglerna om detta inom den allmänna sjukförsäkringen har i stort sett gått sjömännen förbi i den mån de inte återspeglats i kollektivavtal.

I en skrivelse till Socialdepartementet i mars 2003 (dnr S2003/4380/SF) gjorde Försäkringskassan en sammanställning av de regler i framför allt AFL som inte gäller rederier och sjömän under den redarskyddade tiden. Sammanställningen visar att t.ex. bestämmelserna om sjukanmälan, försäkringen, läkarintyg, karensdag, deltidssjuk-skrivning, prövning av rätt till sjukpenning, kontroller, nedsättnings- och indragningsregler, återbetalningsskyldighet, preskription samt omprövning och överklagande är svåra att tillämpa eller över huvud taget inte kan tillämpas på sjömännen. Detta kan få negativa effekter för sjömännen och försvåra arbetet för Försäkringskassorna att utföra sitt uppdrag. För rederierna är det vidare administrativt krångligt att olika regler gäller för deras landanställda och för anställda som arbetar ombord på dessa fartyg. Rederiernas rätt till ersättning från Försäkringskassan är också i sig en administrativ börda för redarna.

Sammanfattning av skälen

Det finns således flera och goda skäl som väl motiverar en reform av ersättningsystemen vid sjukdom för sjömän. Någon anledning att ytterligare motivera reformen, vilket *Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet* efterfrågat, finns inte.

De villkor som gäller för landanställda för ersättning vid sjukdom bör därför så långt det är möjligt och lämpligt gälla också för samtliga sjömän. Detta under tid med befattning på fartyg, tid därefter samt under väntetid. Det måste dock klargöras i vilken omfattning en sådan förändring av bestämmelserna är förenlig med bl.a. Sveriges internationella åtaganden samt om samtliga sjömän bör omfattas av en sådan förändring.

ILO-konventioner om diskriminering och fri förhandlingsrätt

ILO-kommittén har anfört att det bör övervägas huruvida förslaget på något sätt kan komma att missgynna kvinnliga sjömän i högre utsträckning än kvinnliga arbetstagare i övrigt och i så fall beakta om förslaget kan komma i strid med ILO:s konvention nr 111 om diskriminering. Regeringen vill därvid påpeka att förslaget enbart innebär en förändring av lönen vid sjukdom eller skada från att erhållas med stöd av sjömanslagen till att i större omfattning regleras enligt de allmänna reglerna. De allmänna reglerna tillämpas redan i dag för sjömän, men förslaget innebär att dessa regler kan komma att tillämpas i ett mycket tidigare skede i ett sjukdomsfall. Någon ändring av bestämmelserna om skiljande av sjömannen från befattningen vid sjukdom eller av bedömningsgrunderna för när sjukdom föreligger enligt de respektive systemen görs inte.

Förslaget baseras inte på någon sådan skillnad som utgör diskriminering enligt nämnda konvention. Regeringen kan inte heller se att någon sådan effekt uppkommer till följd av förslaget. Avsikten med förslaget är att sjömän i vissa situationer i fortsättningen ska erhålla ersättning vid sjukdom enligt SjLL och socialförsäkringsbalken med de bedömningsgrunder som finns i de lagarna. Varken SjLL eller socialförsäkringsbalken gör någon skillnad i bedömningen beroende på vilket yrke den aktuella personen har. Alla, oavsett yrke, kön eller huruvida de är havande eller inte, ska bedömas enligt samma grunder inom ramen för respektive författning. Att bedömningen av en sjukdom i det enskilda fallet kan skilja sig åt mellan sjömanslagen, SjLL och socialförsäkringsbalken kan inte anses innebära att någon personkategori diskrimineras genom förslaget.

Det har påståtts av de fackliga *förbunden* att rätten till fri förhandling enligt ILO-konvention nr 98 inskränks genom förslaget i promemorian. Oavsett om något sådant påstående kan utläsas i promemorian eller inte, är detta naturligtvis varken avsikten med eller innebörden av regeringens förslag, vilket också framgår av avsnitt 4.2.2. Det kan nämnas att inte heller ILO-kommittén har gjort den bedömning som förbunden gjort.

Redarens rätt till ersättning

Ett flertal remissinstanser har tillstyrkt förslaget endast under förutsättning att nuvarande ersättningsregler enligt förordningen (1982:842) om vissa sjukförsäkringsersättningar för sjömän behålls. Konsekvenserna om denna rätt tas bort skulle enligt vissa av remissinstanserna bli en total övervältring av kostnader från staten till redarna. Avsikten med förslaget är som nämnts inledningsvis att i större utsträckning infoga sjömännen i det allmänna socialförsäkringssystemet. Någon avsikt att förändra reglerna i ovan nämnda förordning finns inte, jfr också avsnitt 6 om tidpunkt för ikraftträdande av förslagen.

TAP-avtal

I detta sammanhang bör också synpunkterna från arbetsgivar- och arbetstagarparterna m.fl. om förhållandet till de s.k. TAP-avtalen (tillfälligt anställd personal) beröras. Med stöd av gällande TAP-avtal arbetar på svenska fartyg ett stort antal sjömän från vissa tredjeländer, bl.a. Filippinerna. Remissinstanserna har uppgett att alla kollektivavtal med filippinska sjömän ska godkännas av Phillipine Overseas Employment Administration och innehålla villkor att sjömännen tillerkänns sjuklön under minst 120 dagar. Mot denna bakgrund anser remissinstanserna att förslaget inte ska beröra dessa sjömän eller att en särskild ordning ska gälla för dessa. Regeringen vill därvid erinra om att varken SjöLL eller AFL hindrar en arbetsgivare att avtala om att betala full lön under den tid som krävs enligt t.ex. TAP-avtalen. Någon möjlighet att begränsa förslaget till endast boende inom EU/EES-området och t.ex. ange att sjömän från tredje land ska ha rätt till högre ersättning finns inte då en sådan särreglering torde anses utgöra otillåten diskriminering. Det kan inte heller uteslutas att det kan strida mot EU-fördraget.

Fartområdesindelningen i olika författningar

Det finns ett flertal författningar som innehåller en klassificering av de olika fartområden som ett fartyg kan gå i, bl.a. sjölagen (1994:1009), mönstringslagen (1983:929), förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Ett fartområde är ett geografiskt område, men indelningen av och gränserna för områdena varierar i de olika författningarna beroende på syftet med författningen. Någon övergripande, enhetlig fartområdesindelning finns således inte.

I promemorian har bedömts att en användning av skattelagstiftningens fartområdesindelning i inkomstskattelagen (1999:1229), förkortad IL, är mest relevant. Detta framför allt eftersom sjömannens lön, inklusive den lön som utgår vid sjukdom eller skada, direkt påverkar tillämpningen av bestämmelserna om sjöinkomst m.m. i inkomstskattelagen. Ingen remissinstans har haft något att invända mot denna bedömning. Användande av en annan fartområdesindelning för frågor om sjömannens ersättning vid sjukdom skulle enligt regeringen medföra ett omotiverat administrativt merarbete för både redare och berörda myndig-

heter. Sjömannens rätt till lön under sjukdom kan inte heller anses ha någon sådan beröring med någon annan lagstiftning med bestämmelser om fartområden att dessa av den anledningen bör användas.

I det fortsatta kommer således IL:s indelning i fartområden att användas. Med inre fart avses enligt 64 kap. 6 § IL fart inom landet till övervägande del i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund. För fart utanför inre fart använder IL fartområdena närfart samt fjärrfart.

4.3.2 Inre fart

Promemorians förslag utgår från att de aktuella konventionerna inte reglerar sjuklön för sjömän på fartyg i inre fart. De fackliga *förbunden* har ifrågasatt detta påstående. Regeringen kan dock konstatera att definitionen av begreppet fartyg i artikel II (i) i sjöarbetskonventionen innebär att sjömän som arbetar på fartyg som trafikerar ett fartområde i princip motsvarande begreppet inre fart i IL inte omfattas av konventionen. Inre fart i IL är i och för sig något snävare område än det område som undantas enligt artikel II (i) i konventionen. Det framstår dock som mindre lämpligt att införa ytterligare en fartområdesindelning för att uppnå exakt överensstämmelse med sjöarbetskonventionen än att i stället tillämpa sjöarbetskonventionen på område som är marginellt större än vad konventionen kräver.

Huruvida ILO-konventionen nr 165 omfattar inre fart eller inte är däremot inte relevant, dels eftersom Sverige inte har ratificerat konventionen, dels eftersom den konventionen ändå kommer att revideras när sjöarbetskonventionen trätt i kraft. Några konventionsrelaterade hinder mot att göra anpassningar för sjömän på fartyg i inre fart finns således inte.

Institutet för sjö rätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet har föreslagit att rätten till lön under sjukdom eller skada i sjömanslagen, för att uppnå total anpassning till sjöarbetskonventionen, kan tas bort även för sjömän som arbetar på fartyg som går i inre fart i annat lands farvatten, eftersom begreppet inre fart i IL omfattar endast svenskt farvatten. Sjöarbetskonventionen förhindrar förvisso inte att en förändring görs i enlighet med institutets förslag. Svenska fartyg som trafikerar annat lands inre vatten går emellertid, enligt definitionerna i IL, antingen i närfart eller fjärrfart beroende på vilket land som avses. En justering av förslaget i enlighet med vad institutet föreslår kräver i så fall justeringar i bestämmelserna om när- och fjärrfart. Det är dock inte utrett t.ex. vilka konsekvenser en sådan justering av förslaget skulle få. Någon förändring av reglerna i den mening som föreslagits av institutet bör därför inte göras.

4.3.3 Övrig fart

Det har redan nämnts att utgångspunkten bör vara att de anpassningar som ska göras så långt det är möjligt och lämpligt ska gälla samtliga sjömän. Sjöarbetskonventionen gäller för sjömän som är anställda på

fartyg som inte uteslutande går i inre fart. Frågan är om konventionen hindrar de önskade anpassningarna för sjömän i annan fart än inre fart, dvs. närfart och fjärrfart. De fackliga *förbunden* har anfört att en försämring av reglerna strider mot ILO:s grundläggande regelverk. Det ska därför nämnas att i avsnitt 4.2.1 har redogjorts för att ILO:s stadga inte kan anses hindra de föreslagna lagändringarna. *ILO-kommittén* har också delat denna bedömning.

Lön vid sjukdom eller skada när sjömannen är ombord

I promemorian föreslås att rätten till lön vid sjukdom eller skada ska gälla så länge sjömannen är ombord, dock när det gäller sjömän på fartyg i närfart ska rätten upphöra efter 14 dagar, eftersom sjömannen då omfattas av det nationella sjukförsäkringssystemet.

Sjöarbetskonventionen stadgar att så länge sjömannen befinner sig ombord eller till dess han eller hon har blivit hemsänd gäller rätt till full lön från arbetsgivaren (standard A4.2.3 a). Promemorian hänvisar till en anvisning i konventionen som anger att skyldigheten för redare att utge full lön ska upphöra från den tidpunkt då sjömannen kan kräva ersättning från en obligatorisk sjukförsäkring (anvisning B4.2.2). Baserad på denna anvisning anges i promemorian att rätten till full lön vid sjukdom ombord kan begränsas till 14 dagar eftersom det föreligger rätt till sjukpenning enligt AFL efter denna tid. Promemorian åberopar för detta ställningstagande även den slutsats som dragits av 1990 års sjömanslagsutredning i samband med utredningen om genomförandet av ILO-konventionen nr 165, vars bestämmelser har överförts till just den aktuella anvisningen.

Det kan dock ifrågasättas om sjöarbetskonventionen medger en sådan tolkning. *Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet (institutet)* har också ifrågasatt åberopandet av nämnda anvisning, men på grunden att anvisningen närmast synes avse vårdkostnader, inte lön.

Det kan konstateras att standard A4.2.3 a) som anger att arbetsgivaren ska utge full lön så länge sjömannen är ombord, saknar undantag i reglerna. Även om anvisningspunkten (som reglerar ”medical benefits”) möjligen omfattar även lön kan en anvisning inte medföra att innebörden av en klar och tydlig regel ändras. Att sjömanslagsutredningen tidigare dragit slutsatsen att en sådan 14-dagarsbegränsning kunde vara tillåten kan bero på att anvisningspunkten i sin motsvarighet i ILO-konventionen nr 165 var placerad i en artikel och inte i en anvisning.

Det saknas således stöd i sjöarbetskonventionen för att införa några begränsningar i rätten för sjömän så länge de befinner sig ombord, vare sig de arbetar på fartyg i närfart eller fjärrfart, en uppdelning som för övrigt sjöarbetskonventionen inte använder. Någon större praktisk betydelse får dock inte denna förändring i förhållande till promemorians förslag, eftersom antalet sjömän i närfart som är sjuka ombord längre tid än 14 dagar kan antas vara mycket litet.

Lön vid sjukdom eller skada när sjömannen är i land

Från den tidpunkt sjömannen blivit hemsänd eller satt i land till dess att denne tillfrisknat eller, om tidigare, till dess sjömannen kan kräva ersättning från och i enlighet med medlemsstatens lagstiftning, har sjömannen enligt sjöarbetskonventionen rätt till full eller partiell lön i enlighet med föreskrivna nationella lagar eller regler eller enligt gällande kollektivavtal (standard A4.2.3 b).

Eftersom lagen (1991:1047) om sjuklön, förkortad SjLL, anger att arbetsgivaren ska utge sjuklön under en sjuklöneperiod kan således konventionens bestämmelser uppfyllas genom rätt till sjuklön enligt den lagen. Konventionens krav att sjömannen ska ha rätt till ”full eller partiell lön” innebär dock, till skillnad från vad som följer av promemorian, att någon karensdag inte kan införas. Detta har också påpekats av *Kammarrätten i Göteborg*. Efter det att rätten till ersättning enligt SjLL har upphört kan sjömannen erhålla rätt till sjukpenning m.m. enligt socialförsäkringsbalken. Därmed uppfylls också konventionens krav att rätten till full eller delvis lön får upphöra om sjömannen kan kräva ersättning från en medlemsstats lagstiftning.

Förhållandet till standard A4.2.4 kräver dock ett omnämmande. Denna regel anger att nationella lagar eller regler kan begränsa redarens ansvar att betala lön helt eller delvis för sjöman som inte längre är ombord till en period som inte får understiga 16 veckor från det datum skadan eller sjukdomen uppstod. Denna bestämmelse synes strida mot regeln i standard A4.2.3 b) som anger att rätten till lön kan upphöra för det fall ersättning kan krävas enligt den nationella lagstiftningen. Detta har också föranlett den s.k. MLC-utredningen (Maritime Labour Convention) att i sitt betänkande Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95) föreslå att redaren ska ha skyldighet att betala full lön under minst 112 dagar.

Regeringen anser emellertid att standard A4.2.4 rimligen endast kan avse den situationen när en stat inte har något sjukersättningssystem med ersättning från det allmänna. I ett sådant fall kan staten begränsa redarens skyldighet att betala lön till lägst 112 dagar. Det grundläggande syftet med regel 4.2 är att se till att sjömän är skyddade mot ekonomiska konsekvenser av sjukdom m.m. i samband med deras anställning. Detta syfte uppnås genom att ge standard A4.2.3 b) företräde för det fall en stat har ett ersättningssystem från det allmänna, även om detta system träder in innan perioden i standard A4.2.4 har upphört. Om standard A4.2.4 ska ges en bokstavlig innebörd skulle regeln i A 4.2.3 b) inte fylla någon funktion.

4.3.4 Sammanfattning

Inre fart

Av avsnitt 4.3.2 har framkommit att för sjömän på fartyg i inre fart finns inga hinder mot att låta dessa omfattas av samma sjuklöne- och sjukförsäkringsregler som de som gäller för landpersonal. Bestämmelserna i sjömanslagen om rätt till lön under sjukdom eller skada föreslås därför upphävas för sjömän på fartyg i inre fart. Sjömännen kommer därmed i

stället att ha rätt till sjuklön enligt SjöLL och socialförsäkringsbalkens bestämmelser om sjukpenning. Det har redan nämnts att med inre fart ska avses detsamma som i IL.

Övrig fart

Av redogörelsen i avsnitt 4.3.3 har framgått att för sjömän utanför inre fart, dvs. närfart och fjärrfart, innebär sjöarbetskonventionen att redaren ska betala full lön så länge sjömannen är ombord. För dessa sjömän föreslås därför att rätten till full lön från redaren vid sjukdom ska kvarstå under tiden ombord. För tid därefter ska sjömännen omfattas av det allmänna sjukförsäkringssystemet. Det innebär t.ex. att när sjömännen inte längre befinner sig ombord ska de vanliga reglerna i SjöLL och socialförsäkringsbalken om sjuklön respektive sjukpenning tillämpas, med undantag för att någon karensdag inte ska gälla.

Vissa följdändringar m.m.

Förslaget medför, som *Kammarrätten i Göteborg* respektive *Försäkringskassan* påpekat, krav på följdändringar i form av dels en hänvisning i 4 § SjöLL till sjömanslagen, dels en justering av begreppet sjuklöneperiod. Justeringen av begreppet sjuklöneperiod görs dock lämpligast i socialförsäkringsbalken och inte i sjömanslagen, se också författningskommentaren.

Försäkringskassan har föreslagit att det förtydligas om Försäkringskassan ska räkna 13 eller 14 dagar som förbrukade dagar med anledning av begränsningen av sjukpenningdagar enligt 3 kap. 4 § AFL. Eftersom någon karensdag inte föreslås skulle det kunna anses rimligt att 14 dagar ska anses förbrukade vad avser antalet dagar för vilka det kan utges sjukpenning med 80 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten. Regeringen anser dock, bl.a. med hänvisning till att det för försäkrade som omfattas av reglerna om olika högriskskydd i dag endast medräknas 13 dagar, att 13 dagar även för sjömän bör anses förbrukade.

Försäkringskassan anser slutligen att det också bör klargöras hur den s.k. minskningsregeln enligt 3 kap. 4 a § AFL påverkar förslaget. Regeringen föreslår inga förändringar av den s.k. minskningsregeln, vilket innebär att denna regel även fortsättningsvis kan vara aktuell att tillämpa i samband med att försäkrad erhåller sjukpenning eller i samband med att en arbetsgivare erhåller ersättning som denna haft för kostnader för sjömän till följd av sjukdom eller skada.

De fackliga *förbunden* har uppgett att förslaget förbiser hur sjömanslagens bestämmelser om rätten för befälhavaren att skilja sjömannen från befattningen vid sjukdom ska ställas i relation till rätten till sjukpenning enligt socialförsäkringssystemet. Som redan har nämnts innebär förslaget enbart en förändring av lönen vid sjukdom eller skada från att erhållas med stöd av sjömanslagen till att i större omfattning regleras enligt de allmänna reglerna. De allmänna reglerna tillämpas redan i dag för sjömän, men förslaget innebär att dessa regler kan komma att tillämpas i ett mycket tidigare skede i ett sjukdomsfall. Någon ändring av bestämmelserna om skiljande av sjömannen från befattningen vid sjukdom eller

av bedömningsgrunderna för när sjukdom föreligger enligt de respektive systemen görs inte.

Förbunden har vidare pekat på att skyldigheten för sjömannen att underkasta sig läkarundersökning inte föreslås tas bort, trots att bestämmelsen torde ha bäring på det fall när arbetsgivaren betalar full lön under sjukdom. Förbundens påstående att bestämmelsen fyller en funktion när rätt till lön under sjukdom föreligger är riktigt, men rätten till full ersättning från arbetsgivaren tas inte bort för samtliga sjömän, varför bestämmelsen om läkarundersökning fortsatt fyller en funktion i vissa fall. Det kan heller inte uteslutas att bestämmelsen tillgodoser även andra syften, och eftersom detta inte har utretts bör bestämmelsen tills vidare lämnas orörd.

Sjörättsinstitutet har haft vissa synpunkter på hur anpassningen av reglerna passar in på utlandsboende sjömän anställda på svenska fartyg. Det kan då nämnas följande. På svenskt fartyg gäller som huvudregel svensk lag. SjLL skulle därför kunna anses tillämplig på de arbetstagare som är anställda för arbete på svenskt fartyg. I 1 § andra stycket SjLL föreskrivs dock att den lagen inte inskränker den rätt till sjuklön som kan finnas enligt någon annan lag, t.ex. sjömanslagen. När det gäller rätt till sjukpenning enligt AFL anges i 3 kap. 4 § socialförsäkringslagen (1999:799) att försäkrad för sjukpenning är den som arbetar i Sverige. I 2 kap. 8 § samma lag anges att arbete som sjöman på svenskt handelsfartyg anses som arbete i Sverige. Samtliga personer som arbetar på svenskt fartyg kan således under olika tidsperioder i ett sjukfall komma att omfattas av såväl sjömanslagen, SjLL, som AFL (dvs. socialförsäkringsbalken fr.o.m. 1 januari 2011).

5 Ökade möjligheter att hyra in personal

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att även sjömän som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen ska kunna anställas av annan än fartygets redare eller ägare.

Näringsdepartementets promemorias förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartsverket*, *SWEREF Skärgårdsredarna Sveriges Redareförening* och *Almega Tjänsteföretagen* tillstyrker förslaget. *SEKO Sjöfolk*, *Sjöbefälsförbundet* och *Sveriges Fartygsbefälsförening* (förbunden) avstyrker förslaget. Förbunden anser att anställningsförfarandet inte alls är omständligt och att de arbetsbesparingar som eventuellt kan göras bara övervältras på andra företag inom branschen. Förbunden anser att de sjösäkerhetsmässiga kraven åsidosätts och att ett system med inhyrd personal innebär oklarheter när det gäller under vems lydnad och order personalen arbetar med risker vid t.ex. nödsituationer samt risk att företaget förlorar sitt uppdrag hos ett rederi. Det kommer enligt förbunden att vara omöjligt för bemanningsföretag att uppfylla arbetsmiljökraven. Förbunden anser slutligen att efterlevnaden av t.ex.

mönstringslagen (1983:929) och sjömanslagens (1973:282) sjuklöne-regler kan påverkas negativt, att avsteg från vilotidsbestämmelserna i praktiken inte längre blir möjlig samt att risk för osund upphandling uppstår.

Skälen för regeringens förslag

Gällande rätt

Enligt 3 kap. 16 § fartygssäkerhetslagen (2003:364), förkortad FSL, ska fartygets redare eller ägare anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får enligt samma lagrum medge att sådan personal anställs av någon annan om det finns särskilda skäl. Innan ett sådant medgivande lämnas, ska organisationer som företräder redare och ombordanställa höras. Enligt 4 kap. 38 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), förkortad FSF, kan Transportstyrelsen lämna sådant medgivande. Bestämmelsen har sitt ursprung i 1965 års fartygssäkerhetslag, men då fanns ingen möjlighet att medge dispens. Den möjligheten infördes genom 1988 års fartygssäkerhetslag, den lag som föregick nuvarande FSL.

De skäl som åberopats för regeln är av olika art. I första hand har sjösäkerhetsmässiga motiv legat till grund för att det är redaren, och genom 1988 års fartygssäkerhetslag, även fartygets ägare, som ska anställa den personal som ingår i säkerhetsbesättningen. Det har t.ex. inte kunnat anses vara förenligt med redarens/ägarens och befälhavarens ansvar för sjösäkerheten ombord att personalen i sitt anställningsförhållande är beroende av någon annan än redaren (eller ägaren). Även sociala skäl har åberopats. Det har därvid anförts att den som inte är anställd av redaren eller ägaren utan i bemanningsbolag saknar lagligt stöd för insyn i redarens eller ägarens verksamhet. Vidare har det ansetts att anställningstryggheten är dålig genom att redaren när som helst kan säga upp avtalet med bemanningsföretaget. Dessutom skulle säkerheten för arbetstagarens lönefordringar försämrats om någon annan än redaren eller ägaren av fartyget var arbetsgivare.

Ändrade förhållanden

Under de mer än 20 år som gått sedan bestämmelsen i nuvarande 3 kap. 16 § FSL infördes har anställningsformerna på arbetsmarknaden ändrats åtskilligt. Att t.ex. anställa personal via bemanningsföretag betraktas i dag som helt naturligt på den allmänna arbetsmarknaden. Någon anledning att inte tillåta ett sådant betraktelsesätt även inom sjöfartssektorn finns knappast. De flesta av skälen som har åberopats som stöd för den aktuella regleringen torde inte ha någon större relevans för sjöfarten än de har inom den övriga arbetsmarknaden. Dessa argument har inte ansetts hindra förekomsten av bemanningsföretag på arbetsmarknaden i övrigt. De skäl som tidigare har åberopats för bestämmelsen kan således inte längre anses ha sådan tyngd att de fortsättningsvis ska hindra en vidgad möjlighet att använda bemanningsföretag inom sjöfarten. Detta

gäller särskilt för personal som arbetar på fartyg i inre fart, där anställnings- och arbetsförhållandena på många sätt helt överensstämmer med landanställda. Inom sektorn inre fart finns det ett större antal säsongsanställda och korttidsanställda jämfört med den övriga sjöfartssektorn. För denna sektor är behovet särskilt stort att kunna använda personal som är anställd av annan än redaren eller ägaren, och den föreslagna ändringen är mycket efterfrågad av just den branschen. Enligt branschen finns det stora administrativa fördelar med den föreslagna ordningen. De fackliga förbunden har uppgett att detta inte kan utgöra något skäl för en ändring eftersom de administrativa uppgifterna endast flyttas till annan aktör i sektorn. Den förenkling som uppstår ligger dock framför allt i att ett litet rederi, med begränsade resurser och kompetens för personalhantering, kan överlämna detta t.ex. till ett större bemanningsföretag som kan ha särskild kompetens och kan hantera många ärenden och därmed uppnå stordriftsfördelar. Både för den enskilde redaren och för branschen som helhet uppstår därmed förenklingseffekter.

Sjösäkerheten försämras inte

De skäl för den nuvarande regleringen som kan ha större relevans inom sjöfartssektorn torde vara just de sjösäkerhetsmässiga. De fackliga förbunden har därvid uppgett att den föreslagna ändringen skulle få stora negativa effekter på sjösäkerheten. Det ska då noteras att synpunkterna från förbunden samtliga innebär att det är efterlevnaden av gällande regelverk som skulle kunna försämrats, inte att vissa regelverk inte skulle bli tillämpliga. De säkerhetshöjande regler som finns i olika regelverk är nämligen samtliga oberoende av vem som är arbetsgivare för den personal som arbetar på fartyget. Det är förvisso sant som förbunden påstår att särskilt personalen i säkerhetsbesättningen har ett extra stort ansvar, men skyldigheterna som säkerhetsbesättning är desamma oavsett vem som är personalens arbetsgivare. Skyldigheten att lyda order från befälhavaren och som är viktiga ur säkerhetssynpunkt påverkas t.ex. inte heller av vem som är arbetsgivare för personalen. Anställningsformen påverkar inte kraven för eller möjligheten att få behörighet till en tjänst på ett fartyg eller för att erhålla olika certifikat. Bestämmelserna att redaren ska ha en godkänd säkerhetsorganisation enligt den s.k. ISM-koden gäller på samma sätt oavsett vem som är arbetsgivare för personalen, dvs. redaren ska inrätta och dokumentera en säkerhetsorganisation samt få denna godkänd av Transportstyrelsen för att få bedriva sin verksamhet. ISM-kodens avgörande betydelse för sjösäkerheten har också påpekats av *Transportstyrelsen* som anser att de sjösäkerhets- och även miljömässiga aspekterna är omhändertagna i dagens lagstiftning och således inte påverkas om förslaget genomförs. Även *Sveriges Redareförening* har framfört denna åsikt. En förändring av anställningsförfarandet kan således inte anses ha någon påverkan på sjösäkerheten, under förutsättning att gällande bestämmelser följs. Särskilt viktigt är i detta sammanhang en korrekt tillämpning av bestämmelserna om säkerhetsorganisation för fartyg och rederier, förutom de andra regelverk som förbunden hänvisar till.

Sammanfattning

Det bedöms således inte finnas några hinder mot att tillåta inhyrd personal i större utsträckning. Detta kan uppnås genom att det införs ett undantag i FSL med innebörden att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från kravet i 3 kap. 16 § samma lag att fartygets redare eller ägare ska anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen. Avsikten är tills vidare att i första hand utnyttja bemyndigandet för personal som arbetar på fartyg i inre fart.

6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Förslaget om ändrade anställningsregler ska träda i kraft den 1 juli 2010. Förslaget om ändrade ersättningsregler vid sjukdom ska träda i kraft den 1 februari 2011.

Promemorians (Ds 2008:79) förslag: I promemorian föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2009.

Näringsdepartementets promemorias förslag: Innehåller ingen ikraftträdandebestämmelse.

Remissinstanserna: Försäkringskassan önskar ett senare ikraftträdande än det föreslagna. I övrigt framförs inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Det är angeläget att de föreslagna lagändringarna kan träda i kraft så snart det är möjligt. Ikraftträdandet skulle således kunna bestämmas till den 1 juli 2010. Detta bör också ske när det gäller det förslag som avser ändrade regler för anställning av personal, se avsnitt 5.

Flera remissinstanser har emellertid uppgett att redarnas rätt till ersättning från Försäkringskassan måste säkras under gällande kollektivavtalsperiod eftersom avtalad ersättning vid sjukdom måste betalas ut även om lagändringen genomförs. I och för sig har regeringen i avsnitt 4.3.1 uppgett att någon avsikt inte finns att förändra reglerna om arbetsgivares rätt till ersättning för utgiven lön till arbetstagare vid dennes sjukdom. Nuvarande bestämmelser om rätt till ersättning medför dock att ersättningen till viss del kommer att minska till följd av förslaget i denna lagrådsremiss. För att ge parterna möjlighet att anpassa avtalen till de nya förutsättningarna, bör förslaget inte genomföras under gällande avtalsperiod. Regeringen har inhämtat uppgifter att det sista av de nu gällande relevanta avtalen löper ut den 31 januari 2011. Det är därför lämpligt att förslaget i de delar det rör förändringar av ersättningen till sjömän vid sjukdom ska träda i kraft den 1 februari 2011.

7 Konsekvenser

7.1 Ändrade regler om sjömäns ersättning vid sjukdom

De allmänna reglerna om sjuklön och sjukpenning kommer enligt förslaget att gälla för sjömän på fartyg i inre fart – såväl när de är sjuka ombord, under sjukdom vid tid därefter som under väntetid. För sjömän som inte uteslutande går i inre fart, dvs. i närfart och fjärrfart, kommer rätten till lön vid sjukdom eller skada från arbetsgivaren att behållas så länge de är ombord, vilket innebär att dessa sjömän efter att rätten till lön enligt sjömanslagen upphört i stället får rätt till sjuklön enligt lagen (1991:1047) om sjuklön, förkortad SjLL, och till sjukpenning enligt socialförsäkringsbalken med t.ex. dess lägre ersättningsnivåer. För sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart och som insjuknar när de är i land under t.ex. väntetid innebär förslaget att den nuvarande rätten till lön enligt 34 § sjömanslagen från redaren tas bort och att ersättningen i stället kommer att baseras på SjLL och socialförsäkringsbalken. Någon karensdag kommer dock inte att införas för de sjömän som arbetar på fartyg i närfart eller fjärrfart.

Arbetsgivarna

För arbetsgivarna kan förslaget om ändrad sjukersättning komma att innebära både en administrativ avlastning och en möjlighet till besparing. Den administrativa avlastningen består i att hanteringen av ersättningskrav gentemot Försäkringskassan antingen helt försvinner eller minskas avsevärt beroende på vilken fart fartyget går i.

När det gäller konsekvenserna av minskade ersättningsnivåer är det emellertid också en fråga för avtalsparterna att reglera i kollektivavtal vilken inverkan detta ska ha på sjömännens anställningsförmåner och därmed den slutliga belastningen kostnadsmissigt för arbetsgivarna. Förslaget kan också få vissa effekter på storleken av det s.k. sjöfartsstödet som rederier med fartyg i utrikes trafik kan ha rätt till. Sjöfartsstödet utgår i form av återbetalning till arbetsgivaren av bl.a. den skatt på sjöinkomst som arbetsgivaren har betalat in. Förslaget innebär att dagens system med lön vid sjukdom från redaren, vilken alltså beskattas som sjöinkomst, i vissa fall kommer att ersättas med ersättning från socialförsäkringssystemet som beskattas som ”landinkomst”. Detta medför att storleken av sjöfartsstödet kan komma att minska.

Försäkringskassan

Administrativt betyder de föreslagna reglerna att Försäkringskassan kan få en viss ökad arbetsbelastning på grund av ett ökat antal ärenden med utredningsbehov. Samtidigt sker dock en viss minskning av antalet ärenden där arbetsgivaren begär ersättning från Försäkringskassan. Nettoeffekten låter sig inte beräknas men torde vara tämligen marginell med tanke på att sjömännen utgör en mycket liten del av det totala antalet försäkrade.

En annan och viktig följd av förslaget är att Försäkringskassan kan få ökade möjligheter att fullt ut eller i högre grad tillämpa de vanliga reglerna om sjukanmälan, sjukförsäkring, läkarintyg och kontroller m.m. också på sjömän.

Offentligfinansiella konsekvenser

Det saknas sådan statistik eller annat underlag som skulle kunna ligga till grund för mer exakta beräkningar av de ekonomiska konsekvenserna av förslaget. En utgångspunkt för att göra vissa ekonomiska beräkningar bör dock kunna utgöras av det faktum att arbetsgivarnas ersättningar från Försäkringskassan för utbetald lön vid sjukdom eller skada år 2009 uppgick till drygt 50 miljoner kronor.

Det kan antas att de nu lämnade förslagen innebär att det övervägande antalet sjukfall kommer att omfattas av de vanliga reglerna inom sjukförsäkringen, dvs. under de första fjorton dagarna i varje sjukfall gäller arbetsgivarens sjuklöneansvar och därefter utges sjukpenning från Försäkringskassan. Det kan även antas att av det antal sjukfall som inte längre föreslås bli omfattade av sjömanslagens regler utgör merparten av ersättningsdagarna sådana som ingår i sjukfall som är kortare än fjorton dagar.

Dessa antaganden innebär att det i allt väsentligt är skyldigheten för Försäkringskassan att betala ut ersättning till arbetsgivaren med 30 procent av de anställdas löner under de första 14 dagarna, där lön utgetts enligt sjömanslagen, som kommer att bortfalla i form av minskade utgifter för staten. Ersättning kommer för dessa dagar i stället att utges i form av sjuklön från arbetsgivaren. Vid längre sjukfall, inom ramen för den nuvarande sjömanslagen, kommer statens utgifter att minska ytterligare med mellanskillnaden mellan den nuvarande ersättningsnivån på 90 procent av den anställdes lön och sjukpenningnivån som för närvarande är 80 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten under sjukperiodens första år. För sjukfall som varar så länge att arbetsgivarnas ersättningsrätt i dag grundar sig på kollektivavtal kommer en viss ökning av utgifterna att uppkomma eftersom den ersättning som i dag lämnas till redarna i praktiken utgör 70 procent av lönen och den sjukpenning som kan bli aktuell att utge utgör 80 procent under sjukperiodens första år och därefter 75 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten.

Regeringen gör bedömningen att förslaget sammantaget kan komma att innebära minskade utgifter för staten i storleksordningen 25 miljoner kronor.

Sjömännen

För sjömännen innebär förslaget att ersättningen vid sjukdom och skada minskar från dagens rätt till bibeållen lön under en relativt lång tid efter att sjukdomen eller skadan uppstått, till i stället samma ersättningsnivåer som gäller inom den allmänna sjukförsäkringen, utom när det gäller sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart, där full lön fortfarande kommer att utgå under tiden ombord.

Sjömännen har relativt låga bruttolöner mot bakgrund av det särskilda skattesystem som omfattar ombordanställda i närfart och fjärfart. De särskilda beskattningsreglerna för sjömän gäller dock inte inre fart utan sjömän i inre fart beskattas som landanställda. Förhållandet att lön vid sjukdom eller skada från redaren utgör lågbeskattad sjöinkomst har parterna utgått från vid bestämning av lönenivåerna. Ersättning från socialförsäkringssystemet däremot, t.ex. sjukpenning, beskattas som vilken annan inkomst som helst. Förslaget leder således också till – övriga faktorer oförändrade – att sjömännens nettolön blir lägre i de fall deras nuvarande lön vid sjukdom ersätts av t.ex. sjukpenning.

Som redan har nämnts är ersättningsnivåerna emellertid beroende av de kollektivavtalslösningar som parterna uppnår, men nettoeffekten av förslagen torde ändå vara att sjömännens ersättning vid sjukdom kommer att minska.

7.2 Ökade möjligheter att hyra in personal

Förslaget att i större utsträckning tillåta annan än fartygets redare eller ägare att anställa personal innebär en minskad arbetsbörda framför allt för de företag som har stor andel tillfällig personal. För tillfällig personal måste samma åtgärder vidtas som för tillsvidareanställda, exempelvis upprättande av anställningskontrakt, nyregistrering i lönesystem, nyregistrering i tidsrapporteringssystem, anmälan till försäkringsbolag, löneutbetalning, inkomstuppgift till skattemyndigheten och inbetalning av sociala avgifter. Särskilt vid säsongbundna verksamheter som skärgårdstrafik medför dessa administrativa uppgifter en oproportionerligt stor arbetsbörda i förhållande till den ofta relativt korta tid som personalen ska vara anställd. De beräkningar som har gjorts visar att de redovisade arbetsmomenten tar ca 2,5 timmar per anställd. Först när samma person återkommer som tillfälligt anställd vid ett senare tillfälle minskar administrationen något. De siffror som är framtagna rör rederier med fartyg i inre fart (dvs. bl.a. skärgårdstrafik), vilket också är den sektor där effekterna av förslaget är som störst och där regeringen tills vidare avser att införa reglerna. Inom den sektorn finns ca 900 befäl och ca 1 100 däcksmän. Det är mycket vanligt att små rederier tar in tillfälliga befäl och däcksmän. Uppskattningsvis är för ett genomsnittsrederi mellan 40 och 50 procent av personalen tillfälligt anställda under ett år. Särskilt vanligt med tillfällig personal är det inom charter- och beställningstrafiken där schemalagd trafik inte föreligger och där beställningar kan komma in med kort varsel. Majoriteten av skärgårdsredarna t.ex. är mindre rederier med ett eller två fartyg, men även större rederier behöver tillfällig personal för att kapa toppar och fylla sjukdomsvakanser. Sammantaget skulle förslaget spara uppskattningsvis totalt 2 500 arbetstimmar för de aktuella rederierna.

Några kostnader för redarna uppstår inte till följd av förslaget. Förslaget påverkar inte heller konkurrensförhållandena.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

34 §

Ändringen i *första stycket* innebär att redarens skyldighet att betala lön till sjömannen vid dennes arbetsoförmögenhet på grund av sjukdom eller skada i fortsättningen endast gäller för sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart, dvs. i närfart och fjärrfart. Skyldigheten gäller vidare endast under den tid som sjömannen är ombord. Vissa redaktionella förändringar har också gjorts.

För de sjömän som vid sjukdom inte längre får rätt till lön från redaren enligt denna paragraf eller när rätten till sådan lön enligt denna paragraf upphör då sjömannen inte längre befinner sig ombord, kommer i stället reglerna om sjuklön enligt lagen (1991:1047) om sjuklön, förkortad SjLL, och om sjukpenning enligt socialförsäkringsbalken att gälla.

Om en sjöman på fartyg som inte uteslutande går i inre fart som blivit sjuk ombord, fortsätter att vara arbetsoförmögen när rätten till lön vid sjukdom enligt denna paragraf upphör, blir SjLL och socialförsäkringsbalken tillämpliga. För en sjöman på fartyg som inte uteslutande går i inre fart innebär regleringen i SjLL att när sjömannen går iland, efter t.ex. en period om fem dagar på fartyget med lön enligt denna paragraf, kan sjuklön i ytterligare högst nio dagar utges enligt SjLL. Någon karenssdag blir i detta fall inte aktuell eftersom den första dagen i sjuklöneperioden infallit när sjömannen var ombord, jfr 6 § 1 SjLL.

Det tidigare *andra stycket* har upphävts och ett nytt har införts. Stycket innebär att det är de fartområdesindelningar som finns i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229) som ska tillämpas. Vid avgörandet av vilken fart fartyget går i kan ledning inhämtas från praxis i inkomstskatteärenden där motsvarande frågor kommer upp.

35 §

Paragrafens *tredje stycke* har upphävts till följd av att 34 § andra stycket har ändrats. I övrigt har vissa redaktionella och språkliga förändringar gjorts i paragrafen.

8.2 Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

27 kap.

22 och 26 §§

I 26 *andra stycket* har införts ett tillägg om att en sjukperiod enligt socialförsäkringsbalken ska anses omfatta även en period med lön enligt 34 § sjömanslagen (1973:282) och en period under vilken sjömannen får lön vid sjukdom med stöd av kollektivavtal. En sjöman som har fått lön vid sjukdom enligt sjömanslagen under exempelvis fjorton dagar, men som fortfarande har sin arbetsförmåga nedsatt när rätten till lön vid sjukdom enligt den lagen upphör och som ska erhålla sjukpenning enligt socialförsäkringsbalken, träder således in i sjukperioden enligt bestäm-

melserna om rätt till sjukpenning fr.o.m. den femtonde dagen eller den senare dag som infaller direkt efter den tid som ger rätt till lön enligt kollektivavtal.

Till följd av ändringen i 26 § andra stycket har en justering av 22 § *andra stycket* gjorts så att hänvisningen omfattar samtliga de perioder som nu behandlas i 26 § andra stycket.

28 a §

Paragrafen är ny. *Första stycket* innebär att sjukpenning till en sjöman som omfattas av bestämmelsen inte ska minskas för någon karensdag. Bestämmelsen blir tillämplig på sjömän som inte uppfyller förutsättningarna för sjuklön enligt SjLL.

I *andra stycket* anges att det är fartområdesindelningen i inkomstskattelagen (1999:1229) som ska tillämpas. En motsvarande bestämmelse har införts i 15 § tredje stycket lagen (1991:1047) om sjuklön.

8.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1991:1047) om sjuklön

4 §

En hänvisning till lön enligt sjömanslagen (1973:282) har lagts till. Tillägget är föranlett av ändringen i 34 § sjömanslagen. Den ändringen innebär att en sjöman under en sjukperiod i fortsättningen kan få lön vid sjukdom enligt både sjömanslagen eller sjuklön enligt denna lag, om sjömannen efter t.ex. fem dagars sjukdom ombord går i land och har fortsatt nedsatt arbetsförmåga till följd av sjukdomen.

15 §

I paragrafen har införts två nya stycken. *Andra stycket* innebär att sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart inte ska ha någon karensdag i sjuklöneperioden. I *tredje stycket* anges att det är fartområdesindelningen i inkomstskattelagen (1999:1229) som ska tillämpas.

8.4 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

7 kap. 4 §

I *punkten 7* har införts ett nytt bemyndigande om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från kravet i 3 kap. 16 § att fartygets redare eller ägare ska anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen. När regeringen har meddelat sådana föreskrifter behöver de som omfattas av föreskrifterna inte längre söka dispens enligt 3 kap. 16 § andra stycket. Dispensregeln blir dock fortsatt tillämplig för dem som inte omfattas av föreskrifterna.

Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs att 34 och 35 §§ sjömanslagen (1973:282) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

34 §¹

När sjöman har befattning på fartyg utgår lön, även om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada.

När sjöman har befattning på fartyg *som inte uteslutande går i inre fart* utgår lön, även om han eller hon är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada. *Lön utgår dock endast så länge sjömannen är ombord och när det gäller sjömän på fartyg som går i närfart endast under de första 14 dagarna då sjömannen är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan.*

Med inre fart och närfart avses detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).

Har sjöman sjukdom eller skada, när han lämnar befattning på fartyg, utgår lön för sådan tid därefter under vilken han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen under högst 60 dagar, om befattningen avsåg utrikes fart, eller högst 30 dagar, om befattningen avsåg inrikes fart. Blir sjöman under väntetid arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, har han rätt till lön under den tid han är arbetsoförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under högst 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg i utrikes fart, och i annat fall under högst 30 dagar.

¹ Ändringen innebär bl.a. att andra stycket upphävs.

Sjöman har ej rätt till lön enligt 34 §, om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, som han förteg vid anställningsavtalets ingående eller som han, utom såvitt angår könssjukdom, därefter har ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande.

Rätt till lön enligt 34 § föreligger ej heller om sjömannens anställningsavtal sagts upp på grund av förhållande som avses i 18 § första stycket 1, 3, 4, 5 eller 6. Detsamma gäller om avtalet sagts upp på grund av förhållande som avses i 18 § första stycket 2 och sjömannen saknat giltig ursäkt för sin utevaro.

*Sjömannen har ej rätt till lön
enligt 34 § andra stycket under tid,
när han erhåller lön från annan
arbetsgivare.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2009.

² Ändringen innebär att tredje stycket upphävs.

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 4 § lagen (1962:381) om allmän försäkring ska ha följande lydelse.

3 kap.
4 §¹

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

För dagar i en sjukperiod gäller, om inte annat följer av 10–10 b §§,

1. att sjukpenning inte lämnas för den första dagen,
2. att hel sjukpenning för de därpå följande 364 dagarna utgör för dag 80 procent av den fastställda sjukpenninggrundande inkomsten, delad med 365,
3. att hel sjukpenning för de därpå följande 550 dagarna utgör 75 procent av den sjukpenninggrundande inkomsten delad med 365, och
4. att sjukpenning för de därpå följande dagarna inte lämnas.

Sjukpenningen avrundas till närmaste hela kronantal. Till den del den försäkrade är arbetslös lämnas dock hel sjukpenning enligt 7 § med högst 486 kronor.

Sjukpenning enligt första stycket 2 får inte lämnas om den försäkrade redan har fått sådan sjukpenning för sammanlagt 364 dagar under en ramtid som omfattar de 450 närmast föregående dagarna. Har den försäkrade under denna ramtid fått sjukpenning enligt första stycket 3 eller 7 b §, ersättning för merutgifter enligt 7 a § eller rehabiliteringspenning enligt 22 kap. 7 §, ska dagar med sådan ersättning likställas med dagar med sjukpenning enligt första stycket 2. Detta gäller även tretton dagar under sådan sjuklöneperiod som avses i femte stycket. Om det finns synnerliga skäl får sjukpenning enligt första stycket 2 lämnas efter ansökan av den försäkrade, trots att sådan sjukpenning redan har lämnats för 364 dagar under ramtiden.

Om sjukpenning enligt första stycket 2 inte kan lämnas, får sjukpenning enligt första stycket 3 lämnas efter skriftlig ansökan av den försäkrade. Detta gäller även för dagar i en ny sjukperiod under förutsättning att sjukpenning för maximalt antal dagar inte redan har lämnats. Om sjukperioden föranleds av en godkänd arbetsskada enligt lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring får sjukpenning enligt första stycket 3 lämnas för ytterligare dagar.

Som sjukperiod anses tid, under vilken en försäkrad i oavbruten följd lider av sjukdom som avses i 7 § eller har rätt till sjukpenning enligt 7 b § eller rehabiliteringspenning enligt 22 kap. 7 §. Uppkommer för den försäkrade rätt till sjukpenning enligt kapitlet i

Som sjukperiod anses tid, under vilken en försäkrad i oavbruten följd lider av sjukdom som avses i 7 § eller har rätt till sjukpenning enligt 7 b § eller rehabiliteringspenning enligt 22 kap. 7 §. Uppkommer för den försäkrade rätt till sjukpenning enligt kapitlet i

¹ Senaste lydelse 2008:480.

omedelbar anslutning till en sjuklönepå period enligt lagen (1991:1047) om sjuklön, ska sjukperioden enligt denna lag anses omfatta också sjuklönepå perioden.

omedelbar anslutning till en sjuklönepå period enligt lagen (1991:1047) om sjuklön eller sjömanslagen (1973:282), ska sjukperioden enligt denna lag anses omfatta också sjuklönepå perioden.

Bilaga 1

Om en sjukperiod börjar inom fem dagar från det en tidigare sjukperiod avslutats ska bestämmelserna i första stycket samt 10 a § tillämpas som om den senare sjukperioden utgör en fortsättning på den tidigare sjukperioden.

Om den försäkrade gått miste om sjukpenning till följd av bestämmelserna i första stycket 1 eller 10 a § första stycket 1 för sammanlagt tio dagar under de senaste tolv månaderna utges sjukpenning för dag som avses i första stycket 1 enligt vad som anges i första stycket 2 eller 3. Till den del den försäkrade är arbetslös utges dock hel sjukpenning enligt 7 § med högst 486 kronor.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2009.

Remissinstanserna avseende departementspromemorian

Efter remiss har yttranden lämnats av Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Göteborg, Försäkringskassan, Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet, ILO-kommittén, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna, Almega Tjänsteföretagen, Sjöbefälsförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenskt Näringsliv, SEKO Sjöfolk, Institutet för Arbetsmarknadspolitiska studier och Regelrådet. Därutöver har Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF) inkommit med yttrande.

Gard (Sweden) AB, har fått tillfälle att lämna synpunkter men inte avhört.

Skatteverket, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges Skeppsmäklareförening och Transportstyrelsen har avstått från att lämna synpunkter.

Näringsdepartementets promemorias författningsförslag

Bilaga 3

Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

7. undantag från kravet i 3 kap. 16 § att fartygets redare eller ägare ska anställa dem som ingår i säkerhetsbesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen.

Remissinstanserna avseende Näringsdepartementets promemoria

Efter remiss har yttranden lämnats av Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna, SEKO Sjöfolk, Sjöbefälsförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening, Almega Tjänsteföretagen och Sjöfartens Arbetsgivareförbund.

Regelrådet har fått tillfälle men avstått från att yttra sig.